

ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация.

Актуальность и цели. Наиболее перспективными и динамично развивающимися как в Евразии, так и во всем мире на сегодняшний день являются проекты Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Цель работы – проанализировать проблемы и перспективы сотрудничества ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути.

Материалы и методы. Реализация исследовательских задач была достигнута на основе анализа направлений сопряжения проектов ЕАЭС и ЭПШП: сотрудничество в энергетической сфере, создание единого транспортно-логистического пространства Евразии, развитие производственной кооперации приграничных районов. В статье доказано, что состыковка ЕАЭС и ЭПШП станет многозадачным и сложным процессом, который в случае успеха сулит обеим сторонам большие возможности.

Результаты. Показаны итоги сотрудничества Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути как новой эпохи развития для всего евразийского региона. Сопряжение этих проектов способствует формированию так называемой Большой Евразии с ШОС в качестве институциональной единицы. Для стран Центральной Азии Большая Евразия может стать источником для экономического роста, для Индии и России – импульсом, стимулирующим реиндустриализацию, для Китая – способом укрепить свое геоэкономическое положение.

Выводы. Исследование проблем и перспектив сотрудничества стран позволяет заключить, что Евразийский экономический союз является поистине уникальным проектом, отвечающим интересам всех входящих в него государств. В рамках взаимодействия ЕАЭС и ЭПШП противоречия и конкурирующие направления деятельности России и Китая в Центральной Азии могут быть нейтрализованы, и при этом появится новый центр экономического развития в мире.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, внешнеэкономическое партнерство, товарооборот, торгово-экономическое сотрудничество.

O. Yu. Sokolova, V. A. Skvortsova, Yu. I. Antipova

EURASIAN ECONOMIC UNION AND ECONOMIC SILK ROAD BELT: PROBLEMS AND PROSPECTS OF COOPERATION

Abstract.

Background. Today the Eurasian Economic Union (EAEU) and the Silk Road economic belt (SREB) projects are considered to be the most viable and dynamic

both in Eurasia as well as throughout the world. The objective of the research is the analysis of problems and prospects of the collaboration between the EAEU and the SREB.

Materials and methods. The implementation of the research objectives is based on an analysis of the areas of the EAEU and the SREB collaboration: energy cooperation, the creation of transport and logistics space in Eurasia, development of production networks in the border areas. The article demonstrates that the integration of the EAEU and the SREB would be a multitasking and complex process that, if successful, would provide great opportunities for both sides.

Results. In the article the results of the collaboration between the Eurasian Economic Union and the Silk Road economic belt as a new age of the Eurasian region development are represented. The cooperation between the above projects contributes to so-called the Great Eurasia with the SCO as an institutional unit. For the Central Asian countries the Great Eurasia may become the source of economic growth, for India and Russia – the impetus to reindustrialization, for China – the way to strengthen its geoeconomic situation.

Conclusions. The analysis of problems and prospects of the countries cooperation leads to the conclusion that the Eurasian Economic Union is a unique project reflecting the interests of all countries it includes. In cooperation between the EAEU and the SREB controversy and competing activities of Russia and China in the Central Asia may be reconciled and the new world development centre would be created.

Key words: Eurasian economic union, EAEU, external economic co-partnership, commodity turnover, trade-economic cooperation.

Одним из важнейших факторов, оказывающих влияние на успех функционирования интеграционного объединения, является его место среди других крупных консолидационных инициатив и зависящие от этого возможности взаимодействия во благо взаимных интересов. Наиболее перспективными и динамично развивающимися как в Евразии, так и во всем мире на сегодняшний день являются проекты Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и экономического пояса на Шелковом пути (ЭПШП). Каждый из них имеет определенные задачи, концепцию, достоинства и недостатки, чем объясняется необходимость рассмотреть данные проекты и, в том числе, оценить перспективы их сотрудничества.

Важнейшей целью Китая в настоящее время является укрепление отношений с партнерами на основе принципа «держаться крепко на Севере, стабилизировать Запад, продвигаться на Юг». Говоря о странах Севера, следует отметить, что именно они являются экспортерами энергоресурсов и военной техники в Китай, а значит, национальная безопасность государства напрямую зависит от взаимодействия в парах Китай – Россия, Китай – Казахстан [1]. Поэтому поддержка ключевыми странами Евразийского экономического союза проекта ЭПШП является неотъемлемым условием его претворения в жизнь и эффективности.

Впервые инициатива ЭПШП была выдвинута генеральным секретарем коммунистической партии Китая Си Цзиньпином в 2013 г. и ознаменовала начало новой дипломатической эры страны. Реализация проекта, получившего название «Один пояс, один путь», стала краеугольным камнем внешней политики Китая. В рамках, как его еще именуют, «Пояса-Пути» в 2015 г. миру была представлена правительственная программа КНР «Прекрасные пер-

спективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21 века» [2].

Посыл рассматриваемой инициативы состоит не только и не столько в восстановлении Великого Шелкового пути в его традиционном понимании, но в создании всеобъемлющего регионального объединения, способного дать импульс развитию экономических связей стран Евразии. Такой импульс, прежде всего, нужен самому Китаю, чьи темпы роста замедлялись последние годы и где внутренний потенциал развития практически исчерпан. Отчасти поэтому пять направлений проекта ЭПШП выглядят скорее как долгосрочные цели по развитию КНР, нежели как программа для всего евразийского пространства. Говоря о первом направлении, следует отметить, что оно сводится к политическому диалогу между странами для осуществления задач «Пояса-Пути». Этот пункт предвещает продвижение Китаем новой дипломатии «открытости» и укрепление межправительственных контактов с государствами Пути. Так, с момента публикации концепции ЭПШП Си Цзиньпин провел двусторонние переговоры и посетил с визитами Россию, Индию, Иран, Пакистан, Киргизстан, Беларусь, и это далеко неполный список.

Второе направление включает в себя развитие транспортной инфраструктуры, в том числе на основе координации возведения странами ключевых объектов инфраструктуры и согласованных технических стандартов. Стоит отметить, что Экономический пояс Шелкового пути прежде всего является проектом транзитного коридора, включающего три направления: через Центральную Азию в Россию и Европу; через Центральную и Западную Азию в страны Персидского залива и Средиземноморья; в Южную и Юго-Восточную Азию. Рассмотрим потенциально возможные маршруты Пути, которые могли бы проходить по российской территории. Один из них основывается на использовании Транссиба, находящегося в настоящий момент на стадии реконструкции. Учитывая национальные интересы по развитию Дальнего Востока, после того как пропускная возможность Транссибирской магистрали повысится, Россия сможет активно использовать ее в качестве канала для экспорта, что будет идти вразрез с интересами транзита. Второй маршрут подразумевает грузоперевозки из Китая с выходом в Россию (Западная Сибирь) через Казахстан, однако это потребует разгрузки участка Западно-Сибирской железной дороги и больших финансовых вложений.

Первым транспортным проектом России и Китая в рамках Пути станет строительство к 2020 г. высокоскоростного железнодорожного сообщения Москва – Казань – Пекин стоимостью 245 млрд долл. Реализация данного проекта покажет состоятельность планов «сетевой инфраструктуры».

Возвращаясь к транзитным маршрутам, следует сказать, что есть и другие варианты, не затрагивающие России. Например, транзит может осуществляться через Казахстан и Иран, однако издержки по возведению всей транспортной инфраструктуры здесь в разы больше. По оценкам экспертов, необходимы капиталовложения на сумму, составляющую более 2 млрд долл. [3].

Все вышеперечисленные сухопутные маршруты Экономического пояса Шелкового пути находятся на стадии разработки и анализируются с точки зрения возможностей их использования взамен традиционной морской переправы через Суэцкий канал. Здесь же стоит отметить, что с 2014 г. Китай продвигает идею Морского Шелкового пути, основанную на концепции

«Нить жемчуга», в рамках которой КНР активно вкладывает средства в порты Индийского океана. В качестве примера можно упомянуть аренду порта в Гвадаре (Пакистан) с целью его модернизации и оптимизации товарооборота между КНР и Пакистаном. Реконструкция порта, сопровождаемая строительством железной дороги, станет финалом в формировании китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) [4]. Кроме того, прокладывание сухопутных маршрутов сопряжено не только с экономическими причинами: наращивание военных сил Америки в Индийском океане, напряженность в Южно-Китайском море, зависимость поставок китайских товаров от пропускной способности Малаккского пролива и Суэцкого канала объясняют необходимость прокладывания новых транзитных путей. Преимущество сухопутных маршрутов заключается в сроке доставки, который, как правило, ниже, чем при морской перевозке. Тем не менее вряд ли когда-нибудь сухопутная перевозка сможет конкурировать с морской контейнерной доставкой по стоимости, именно поэтому на ее долю приходится лишь 1 % от объема товарооборота Китая и Евросоюза [5].

Здесь важно отметить, что Экономический пояс Шелкового пути не является проектом по созданию транзитного пространства в чистом виде. Великий Шелковый путь, который рассматривается как прообраз современного проекта, также транзитным не был. Кроме Марко Поло, никто не проходил его от начала и до конца, торговля велась «в рамках» Великого Шелкового пути, но не по его протяженности. Ключевым в названии является слово «пояс», а не «путь», которое объясняет вовлеченность в инициативу государств, находящихся в динамичных торгово-инвестиционных отношениях. Экономический пояс Шелкового пути – это ответ КНР как на внутренние процессы, так и процессы, протекающие в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Прежде всего меняется китайская модель социально-экономического развития, происходит переориентация с экспортоориентированного производства на стимулирование внутреннего потребления. Китай перестает быть «мировой фабрикой» дешевой продукции и стремится к производству товаров с высокой добавленной стоимостью, вынося грязные и трудоемкие производства в бедные страны Юго-Восточной Азии. В качестве альтернативы также выступает Центральная Азия. Кроме того, для устранения регионального перекоса в стране власти Китая организуют энергоемкие производства в бедных провинциях (запад КНР), где источники экстенсивного роста еще не исчерпали себя. Наконец, за годы стремительного роста китайской экономики в стране появилась мощная строительная отрасль, которая в настоящее время столкнулась с трудностями из-за нехватки спроса внутри страны. Осуществление инфраструктурных проектов в рамках ЭПШП могло бы стать дополнительным импульсом для ее развития [2].

Далее в Концепции рассматривается необходимость либерализации в сфере торговли и инвестиций, предлагается формирование зон свободной торговли, устранение тарифных и нетарифных барьеров. Отдельное внимание уделяется стимулированию инвестиционного сотрудничества. Интересный момент состоит в том, что Китай, осуществляя капиталовложения, также заинтересован в непосредственном участии менеджмента и рабочей силы страны в реализации инвестиционных проектов. Четвертым направлением ЭПШП стало взаимодействие в финансовой сфере. Здесь говорится об учреждении

системы валютной стабильности, развитии азиатского рынка ценных бумаг и использовании различных форм сотрудничества. В центре системы находится Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), созданная Китаем кредитная организация с капиталом в 100 млрд долл., чья деятельность направлена на кредитование проектов в области инфраструктуры. Вкладчиком АБИИ выступает и Россия (5,92 % голосов, третье место после Китая и Индии). Членство в Банке обещает перспективы привлечения инвесторов в развитие российской инфраструктуры. Кроме того, для финансирования ЭПШП существует еще несколько ключевых институтов. В том числе, речь идет о Фонде Шелкового Пути, появившемся в 2015 г. Фонд уже оперирует несколькими крупными инвестиционными проектами, среди прочих можно назвать возведение ГЭС в Пакистане и газовый проект с «НОВАТЭК» – «Ямал СПГ». Кроме последнего проекта с Россией, Фонд также объединяет соглашение об инвестиционном взаимодействии. Нельзя не упомянуть о возможностях Азиатского банка развития (АБР), нацеленного на поддержание инициатив в области энергетики, сельского хозяйства, здравоохранения и т.д. Сделать какой-либо прогноз относительно взаимодействия АБР с ЭПШП сложно, ведь в отличие от ранее упомянутых финансовых организаций, участие Китая в Азиатском банке развития минимально на фоне роли в нем Японии [4]. Что же касается пятого и последнего направления «Пояса-Пути», то оно затрагивает взаимодействие в гуманитарной сфере, в том числе касаясь образования, здравоохранения, культуры и т.д.

«Один пояс – один путь» открыт для всех стран, международных и региональных организаций. В Концепции отмечается, что Китай, являясь инициатором проекта, настаивает на многостороннем сотрудничестве, принципе инклюзивности, учете интересов всех участников. Многостороннее сотрудничество подразумевает взаимодействие на платформах ШОС, АТЭС, АСЕАН плюс один (Китай), в рамках программы Центральноазиатского экономического сотрудничества и т.д. Прорывом стало подписание Россией и КНР соглашения о сопряжении проектов ЕАЭС и ЭПШП 8 мая 2015 г. [6]. Кроме того, во время саммитов БРИКС и ШОС, проходивших в Уфе, состоялись встречи глав государств Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества и БРИКС, объединившие стороны «Пояса-Пути».

Далеко не все страны мира поддерживают модель региональной интеграции, предложенную Китаем. В том числе, Индия озабочена наращиванием потенциала Китая в Индийском океане, а также не поддерживает инициативу, связанную с китайско-пакистанским экономическим коридором, которая задает спорный вопрос с регионом Кашмир. Многие российские эксперты также говорят об ущемлении интересов ЕАЭС в Центральной Азии при реализации ЭПШП. «Пояс-Путь», кроме того, пересекается с интересами АСЕАН, а в США его и вовсе окрестили «планом Маршалла». На фоне этих толков актуальным вопросом становится место и перспективы ЕАЭС в регионе на фоне продвижения Китаем Экономического пояса Шелкового пути.

Начать, пожалуй, нужно с того, что у двух рассматриваемых проектов есть значительные концептуальные различия. Евразийский экономический союз – это интеграционное объединение, направленное на консолидацию разрозненных стран постсоветского пространства с целью стимулирования

их развития и реиндустриализации. Экономический пояс Шелкового пути, в свою очередь, является чисто коммерческим проектом, не подразумевающим институционализации и направленным на геоэкономическое взаимодействие. Тем не менее многие эксперты рассматривают ЕАЭС и ЭПШП как конкурирующие проекты, борющиеся за первенство на пространстве Евразии. Так, Ли Синь, профессор Института мировой экономики Шанхайской академии международных исследований, описывает ЕАЭС как попытку России воссоединить бывшие советские республики и усилить влияние в Центральной Азии, вытеснив, насколько это возможно, Китай [7]. Кроме того, научное сообщество Китая рассматривало Евразийский экономический союз как дестабилизирующий фактор для ШОС, в рамках которой обеспечивается сотрудничество в формате Россия – Китай – Центральная Азия. Появление ЕАЭС в данном контексте подрывает значимость Шанхайской организации сотрудничества и ее экономический потенциал. В свою очередь, российские эксперты также скептически настроены относительно «Пояса-Пути». Китай стал ключевым игроком в Центральной Азии, он не только выступает в качестве основного инвестора, но и в качестве ведущего торгового партнера для стран региона. Соответствующая информация отражена в табл. 1 [8].

Таблица 1

Товарооборот России и Китая
со странами Центральной Азии в 2016 г., млн долл.

	Китай	Россия
Кыргызстан	5676,6	1196,3
Узбекистан	3614,5	2726,0
Казахстан	13 734,4	13 039,1
Таджикистан	1756,3	687,9
Туркменистан	5901,8	901,7

Заявления о том, что Россия и Китай, как лидеры рассматриваемых проектов, достигли взаимопонимания, первые появились после переговоров глав государств в Сочи (2014). Тогда же в правительственных СМИ КНР были опубликованы заявления о том, что ЭПШП не состоится без участия в нем РФ. Готовность сторон к сотрудничеству была закреплена в рамках Специального заявления России и Китая, подписанного во время визита Си Цзиньпина в Москву. Данное заявление декларирует «сопряжение» процессов формирования Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути на основе транспарентности, равноправия, взаимного учета интересов и применения разнообразных механизмов интеграции [6]. Значение Заявления тяжело переоценить, ведь оно создает формат для работы над противоречиями, коих немало. Прежде всего страны ЕАЭС заинтересованы в реиндустриализации и создании высокотехнологичных производств, в то время как КНР – в доступе к природным ресурсам. Идея ЭПШП нацелена дать экономический импульс западным регионам КНР, но не странам Средней Азии. Помимо того, Китай не инвестирует в реальный сектор экономики стран – его волнует транзитная составляющая, а значит, капиталовложения

продолжат поступать в инфраструктуру. Кроме того, китайская сторона настаивает на реализации проектов рабочей силой из КНР, что идет вразрез с интересами стран. Как Россия, так и Казахстан не станут поддерживать китайскую миграцию на свою территорию, расширяющую присутствие и влияние КНР. Средняя Азия – большой рынок для экспорта китайских товаров, наращивание темпов роста стран региона не отвечает интересам КНР. Иными словами, состыковка ЕАЭС и ЭПШП станет многозадачным и сложным процессом, который в случае успеха сулит обеим сторонам большие возможности.

Прежде всего речь идет о создании единого транспортно-логистического пространства Евразии. Это начинание не только увеличит поступления в бюджет за счет транзитных сборов, но и обеспечит вовлеченные страны новой инфраструктурой, логистическими центрами, откроет доступ на рынки партнеров. Огромные перспективы связаны с созданием меридиональных маршрутов. Примером одного из них может служить анонсированный министром иностранных дел Китая Ван И проект создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия через расширение железной дороги Кызыл – Курагино на запад Китая [4]. Еще одной возможностью для России является создание крупных авиахабов, например, в Красноярске и Новосибирске на фоне роста перелетов из Азии в Европу. Учитывая промышленную специализацию и научную базу названных городов, можно было бы рассчитывать на их экономическое лидерство и скачок в развитии.

Нельзя не отметить заинтересованность сторон в производственной кооперации приграничных районов. В том числе, речь идет о возобновлении проекта «Большой Алтай», который в 1990-х гг. вовлекал в себе регионы Монголии, Казахстана, Китая и России [9].

Следует упомянуть стремление участников проектов к унификации таможенных норм и стремлению устранить барьеры в торговле. Некоторые эксперты также указывают на возможность создания зоны свободной торговли ЕАЭС + Китай. Такое направление также упоминается в майском Заявлении, хотя, учитывая успехи интеграции и условия торговли внутри ЕАЭС, говорить о распространении похожих опций на КНР сложно.

Особым статусом в рамках сопряжения проектов ЕАЭС и ЭПШП обладает направление сотрудничества в энергетической сфере. С конца прошлого века спрос на топливо-энергетические ресурсы в КНР начал стремительно расти, страна более не могла обеспечивать собственные потребности за счет внутренних источников. На сегодняшний день Китай стал лидером в закупке энергоносителей при продолжающемся увеличиваться внутреннем потреблении нефти, угля и газа. Такая ситуация обостряет заинтересованность лидера ЭПШП наладить взаимодействие со странами ЕАЭС, чьи разведанные запасы ископаемого топлива в разы превышают показатели Китая. Говоря о перспективах Армении в рамках этих проектов, следует отметить, что КНР является потенциальным инвестором при строительстве на территории Армении газовых генерирующих мощностей для осуществления транзита по направлению Иран – Армения – Грузия – Европейский Союз. Кроме того, партнеры обсуждают возведение ЛЭП Армения – Иран и ЛЭП Армения – Грузия. Рассматриваемые проекты являются выгодными как с точки зрения ЕАЭС, так и с точ-

ки зрения «Пояса-Пути» в свете геополитических причин и экономических перспектив.

Беларусь, слабо обеспеченная энергетическими ресурсами, тем не менее также находится в центре пересечения интересов ЕАЭС и ЭПШП. Республика выступает в качестве электроэнергетического моста в страны Евросоюза. Именно поэтому с целью наращивания потенциала страны в качестве «западного плацдарма» ЕАЭС и «Пояс-путь» будут продвигать крупнейшие белорусские проекты, в том числе строительство БелаЭС, модернизацию ЛЭП с Польшей и т.д. Важная роль в развитии отношений ЭПШП и ЕАЭС в сфере энергетики принадлежит и Кыргызстану. В стране, которая занимает второе место в Центральной Азии по своему гидропотенциалу, особые перспективы имеют такие проекты в рамках сопряжения, как строительство ГЭС «Камбар-Аты-1», Верхне-Нарынского каскада ГЭС, ГЭС на реке Кокочерен. Помимо этого, эксперты рассматривают потенциал проведения газопровода по маршруту Туркмения – Китай, ЛЭП «Север – Юг» и прочие проекты, которые должны привлечь инвесторов от обеих сторон [10].

Нельзя не отметить стратегическое сотрудничество Китая и Казахстана – одного из наиболее ресурсообеспеченных государств Центральной Азии. Возможность импортировать казахстанский газ, нефть и уран снизила зависимость КНР от поставок из стран Персидского залива, обеспечив поворот национальной политики на страны ближнего зарубежья. Китай является крупнейшим инвестором топливно-энергетического комплекса Казахстана, хотя отдача от инвестиций для экономики страны остается низкой: КНР не вкладывает средства в мощности для переработки. Казахстан выступает важнейшим звеном для сопряжения ЕАЭС и ЭПШП, не только исходя из своей роли в Центрально-Азиатском регионе, но и будучи лидером процессов интеграции в Евразии. Перечень перспективных проектов Казахстана в свете сотрудничества Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути представлен строительством магистральных газопроводов, нефтепровода «Казахстан – Туркмения – Иран», выдачей мощностей Балхашской и Тургайэской ТЭС и т.д.

Наконец, отдельно следует рассмотреть взаимодействие Китая и России по энергетическим вопросам. На сегодняшний день насчитывается двенадцать маршрутов, используемых при экспорте энергоносителей из России в КНР. Каждый маршрут соответствует транспортному коридору Экономического пояса Шелкового пути, который включает в себя Транссиб, приморские порты и инфраструктурные объекты Сибири и Дальнего Востока. Хотя Россия уже стала основным поставщиком нефти для Китая, обогнав Саудовскую Аравию, остаются нереализованными множество проектов, в том числе проекты по модернизации нефтепровода ВСТО, транспортного коридора Россия – Монголия – Китай для перевозки нефтепродуктов, формирование совместных предприятий по переработке и т.д. В свете сопряжения ЕАЭС и ЭПШП значимы проекты по строительству гидротехнических сооружений «Сила Сибири» – 1 и 2 [1].

Помимо всего вышперечисленного, не стоит забывать и о геополитической ситуации в мире, которая стала причиной взятых Россией курса на Азию. В случае Китая также нельзя не отметить территориальные споры

в Южно-Китайском море, а также напряженные отношения с США. Взаимный интерес стран лидеров проектов по ЕАЭС и ЭПШП выражается в готовности создать единое пространство безопасности, основанное на партнерстве, политическом диалоге, позволяющее противоборствовать внешним угрозам различного характера [11].

В конечном итоге сотрудничество Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути представляет собой новую эпоху развития для всего евразийского региона. Сопряжение этих проектов позволяет возлагать надежды на появление так называемой Большой Евразии с ШОС в качестве институциональной единицы. Для стран Центральной Азии Большая Евразия может стать источником для экономического роста, для Индии и России – импульсом, стимулирующим реиндустриализацию, для Китая – способом укрепить свое геоэкономическое положение. В рамках взаимодействия ЕАЭС и ЭПШП противоречия и конкурирующие направления деятельности России и Китая в Центральной Азии могут быть нейтрализованы и при этом появится новый центр экономического развития в мире.

Библиографический список

1. **Матвеев, И. Е.** Энергетическая политика ЕАЭС в ракурсе ЭПШП / И. Е. Матвеев // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – № 3. – С. 11–33.
2. **Уянаев, С. В.** Инициатива КНР «Один пояс, один путь»: эволюция, документы, взгляд из России / С. В. Уянаев // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – № 4. – С. 8–21.
3. **Сыроежкин, К. Л.** Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП / К. Л. Сыроежкин // Россия и новые государства Евразии. – 2016. – № 2 (31). – С. 37–55.
4. **Макаров, И. А.** Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России / И. А. Макаров, А. К. Соколова // Вестник международных организаций. – 2016. – № 2. – С. 40–54.
5. **Антипова, Ю. И.** Экономическая оценка взаимодействия государств – членов Евразийского экономического союза / Ю. И. Антипова, О. Ю. Соколова // Аграрный научный журнал. – 2017. – № 3. – С. 75–80.
6. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути // Сайт президента Российской Федерации. – URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 15.11.2017).
7. Ли Синь. Китайский взгляд на создание Евразийского экономического пространства : доклад международного дискуссионного клуба «Валдай» / Ли Синь. – URL: <http://ru.valdaiclub.com/files/13898/> (дата обращения: 15.11.2017).
8. **Захарова, С. В.** Показатели развития внешней торговли Евразийского экономического союза / С. В. Захарова, О. Ю. Соколова, Е. И. Лысенко // Развитие международного торгового потенциала России: проблемы и перспективы. – Саратов : Изд-во Саратовского социально-экономического ин-та (филиала) РЭУ им. Г. В. Плеханова, 2016. – С. 31–41.
9. **Старцев, А. В.** Проект «Большой Алтай»: историческая ретроспектива и современное состояние / А. В. Старцев // Развитие территорий. – 2016. – № 1 (4). – С. 29–38.
10. **Иванов, А. С.** Глобальная энергетика на рубеже 2016 г.: борьба за ресурсы, обострение конкуренции / А. С. Иванов, И. Е. Матвеев // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – № 1. – С. 16–41.
11. **Соколова, О. Ю.** Макроэкономические риски функционирования ЕАЭС / О. Ю. Соколова, С. В. Захарова // Бизнес и стратегии. – 2017. – № 2 (07). – С. 73–76.

References

1. Matveev I. E. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian foreign economic bulletin]. 2017, no. 3, pp. 11–33.
2. Uyanaev S. V. *Problemy Dal'nego Vostoka* [Problems of the Far East]. 2015, no. 4, pp. 8–21.
3. Syroezhkin K. L. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and new Eurasian states]. 2016, no. 2 (31), pp. 37–55.
4. Makarov I. A., Sokolova A. K. *Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy* [Bulletin of international organizations]. 2016, no. 2, pp. 40–54.
5. Antipova Yu. I., Sokolova O. Yu. *Agrarnyy nauchnyy zhurnal* [Agrarian scientific journal]. 2017, no. 3, pp. 75–80.
6. *Sayt prezidenta Rossiyskoy Federatsii* [Site of the President of the Russian Federation]. Available at: <http://kremlin.ru/supplement/4971> (accessed Nov. 15, 2017).
7. Li Sin'. *Kitayskiy vzglyad na sozdanie Evraziyskogo ekonomicheskogo prostranstva: doklad mezhdunarodnogo diskussionnogo kluba «Valday»* [Chinese view on the creation of the Eurasian economic space: report of the Valdai International Discussion Club]. Available at: <http://ru.valdaiclub.com/files/13898/> (accessed Nov. 15, 2017).
8. Zakharova S. V., Sokolova O. Yu., Lysenko E. I. *Razvitie mezhdunarodnogo torgovogo potentsiala Rossii: problemy i perspektivy* [Development of the international trade potential of Russia: problems and prospects]. Saratov: Izd-vo Saratovskogo sotsial'no-ekonomicheskogo in-ta (filiala) REU im. G. V. Plekhanova, 2016, pp. 31–41.
9. Startsev A. V. *Razvitie territoriy* [Territory development]. 2016, no. 1 (4), pp. 29–38.
10. Ivanov A. S., Matveev I. E. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiy vestnik* [Russian foreign economic bulletin]. 2016, no. 1, pp. 16–41.
11. Sokolova O. Yu., Zakharova S. V. *Biznes i strategii* [Business and strategies]. 2017, no. 2 (07), pp. 73–76.

Сokolova Ольга Юрьевна

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью, Саратовский социально-экономический институт (филиал) Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова (Россия, г. Саратов, ул. Радищева, 89)

E-mail: sokol@ssea.runnet.ru

Sokolova Ol'ga Yur'evna

Doctor of economic sciences, professor, head of the department of world economy and foreign economic management, Saratov Socio-Economic Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics (89 Radishchev street, Saratov, Russia)

Скворцова Валентина Алексеевна

доктор экономических наук, профессор, кафедра экономической теории и международных отношений, Пензенский государственный университет (Россия, г. Пенза, ул. Красная, 40)

E-mail: va_skvortsova@mail.ru

Skvortsova Valentina Alekseevna

Doctor of economic sciences, professor, department of economic theory and international relations, Penza State University (40 Krasnaya street, Penza, Russia)

Антипова Юлия Игоревна

магистрант, Саратовский социально-экономический институт (филиал) Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова (Россия, г. Саратов, ул. Радищева, 89)

E-mail: yuliantipo34@yandex.ru

Antipova Yuliya Igorevna

Master's degree student, Saratov Socio-Economic Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics (89 Radishchev street, Saratov, Russia)

УДК 339.924

Соколова, О. Ю.

Евразийский экономический союз и Экономический пояс Шелкового пути: проблемы и перспективы сотрудничества / О. Ю. Соколова, В. А. Скворцова, Ю. И. Антипова // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2 (46). – С. 143–153. – DOI 10.21685/2072-3016-2018-2-17.